

## 35 anos do periplo náutico da Borna

Xerardo Dasairas Valsa

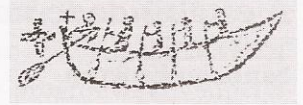
Estamos moi lonxe aínda de lle atopar unha explicación lóxica a todo o chamado corpus petroglifharum de Galicia. Nalgúns casos as interpretacións semellan coherentes con diversos aspectos da vida social daquelas sociedades que os inscribiron, mais na maioría, pola diversidade de formas e figuras, a cuestión semella ser moito máis complexa. De entre este abondoso repertorio de imaxes destacan pola súa escaseza as referentes a embarcacións das que xa apareceron tres nos montes de Oia, contando coa que se descubriu hai pouco moi preto do famoso curro de Mougás.

Este novo achado é o que nos deu pé para relembra-la a experiencia náutica levada a cabo hai agora trinta e cinco anos, motivada polas imaxes de barcos aparecidas no petróglifo de Borna en Meira (Moaña). Logo desta aventura, estaban tamén os periplos marítimos de Thor Heyerdahl e, sobre todo, de Tim Severin que nos anos setenta navegou desde Irlanda ata América nunha barca de coiro —curragh— bautizada como Brandán.

### AS EXPERIENCIAS GALEGAS

A primeira delas tería lugar en agosto do 1975, incentivada polo profesor da USC Fernando Alonso Romero, que mantiña non só a utilización de barcos de coiro polos galegos desde a prehistoria ata a alta idade media, senón tamén o seu uso para viaxar nelas deica Irlanda a través do Cantábrico. As chamadas “barcas de pedra”, as lendas de Breogán ou a da Pedra do Destino, a expansión do cristianismo e os monxes navegantes irlandeses e bretóns —Maeloc—, as imaxes e textos medievais e outras achegas máis ou menos científicas foron e seguen a ser o corpus teórico que promoveron, e promoven aínda, este tipo de experiencias.

Co apoio de membros do Grupo de Arqueoloxía do Morrazo (entre eles Nores e Villaverde), comezaron a construción dunha barca de coiro ao pé do mar, nunha casa da parroquia de Domaio. Como referencia, os barcos gravados na pedra de Borna, da que tomaría o nome, e como materiais, o coiro, o vimbio e a graxa, sen utilizar madeira, nin cravos, nin metal ningún. Moita xente da comarca veu colaborar na construción e incluso chegaron de Noia uns expertos no curtume do coiro. Mais con isto, tamén eran moitos os que dubidaban de que se puidese navegar e pescar naquel “enxeño” de pouco máis de seis metros, feito de coiro graxento e cosido, e menos que puidese chegar deica ás Illas Cíes como se tiña previsto. Para sorpresa de todos, as probas de mar e de pesca foron moi satisfactorias e a viaxe de ida e volta



ESTELA DE BANTRY



GRAVURA DE DURANGO

ás Cíes completada con éxito a pesar de que a falta de rixidez da estrutura e o calado non o facían moi estable. A Borna pasaría logo a exhibirse no Museo Arqueolóxico da Coruña, onde pode contemplarse aínda hoxe.

Nos anos seguintes, o equipo de investigadores continuaría co proxecto e fabricaría en Noia un barco máis grande con mastro e vela, resolvendo o problema do calado cun lastre de pedras. Esta nave, chamada agora Breogán, realizaría as probas de navegación na ría de Noia e logo partiría para o porto da Coruña, onde comezaría o seu periplo cara a Cork. Aquí, despois de dez días de navegación, serían escoltados por un barco da armada irlandesa ata o porto. O retorno a Galicia fíxose en avión e deixouse en Irlanda a embarcación para, no ano seguinte, facer o camiño de volta.

O día da partida da Coruña foi o 24 de marzo do 1978 e a tripulación estaba formada por seis homes: o profesor Alonso Romero, o capitán de mercante Ramón Novo, o piloto Xesús Franco e os patróns de iate Antonio Regueiro, Franco Covas e Felipe Barreiro. Mais, ás poucas horas de navegación e cando enfrontaban o mar aberto, a embarcación comezou a desmembrarse polas costuras e a facer auga moi rapidamente. Así, o proxecto e mais a expedición ficarían suspendidos ata o día de hoxe no que a Galicia se refire, pois desde asociacións de recuperación de barcos tradicionais de Irlanda e Bretaña continúan a facerse periplos marítimos en naves construídas a partir de antigos gravados: tal son os casos do Sant Efflam, baseado na chamada estela de Bantry, e do Colmcille, que tomou como base unha estampa que representaba o navío de san Brandán.

Se isto ocorría cara a 1999, no ano seguinte foron os vascos da asociación Albaola os que se sumaron ao proxecto chamado Cara a Galiza coa idea de construír unha embarcación de coiro semellante á que se mostraba no petróglifo de Tabira (Durango), tentando demostrar a presenza destes barcos de mouro coiro polas costas cántabras. A chegada a Poio para o Encontro de Embarcacións Tradicionais do ano 2001 foi un éxito desta pequena nave e unha recompensa ao enorme esforzo realizado.